

This Page Is Inserted by IFW Operations
and is not a part of the Official Record

BEST AVAILABLE IMAGES

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images may include (but are not limited to):

- BLACK BORDERS
- TEXT CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES
- FADED TEXT
- ILLEGIBLE TEXT
- SKEWED/SLANTED IMAGES
- COLORED PHOTOS
- BLACK OR VERY BLACK AND WHITE DARK PHOTOS
- GRAY SCALE DOCUMENTS

IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.

**As rescanning documents *will not* correct images,
please do not report the images to the
Image Problems Mailbox.**

Air diffuser for a motor vehicle

Patent Number: EP0899136
Publication date: 1999-03-03
Inventor(s): CAODURO JEAN-PAUL (FR)
Applicant(s):: COUTIER MOULAGE GEN IND (FR)
Requested Patent: EP0899136
Application Number: EP19980440171 19980804
Priority Number(s): FR19970010113 19970804
IPC Classification: B60H1/34
EC Classification: B60H1/34C1
Equivalents: FR2766765

Abstract

The air outlet has directional blades (3). These are parallel to each other to pivot about fixed axes (A). They are connected to each other by a link (4) at connecting points (B) spaced from the fixed axes. A control wheel (5) is included and this rotates about a fixed axis (C) arranged in the body (2) of the air outlet. The link is positioned in a plane parallel to that of the control wheel, and the control wheel is directly coupled to the link by a drive pin (7), which is attached to either the link or control wheel, and a cam (8) which is attached to the other component. The drive pin is arranged parallel to the axis of rotation of the control wheel.

Data supplied from the esp@cenet database - I2

(19)



Europäisches Patentamt

European Patent Office

Office européen des brevets



(11)

EP 0 899 136 A1

(12)

DEMANDE DE BREVET EUROPEEN

(43) Date de publication:
03.03.1999 Bulletin 1999/09

(51) Int Cl. B60H 1/34

(21) Numéro de dépôt: 98440171.1

(22) Date de dépôt: 04.08.1998

(84) Etats contractants désignés:
AT BE CH CY DE DK ES FI FR GB GR IE IT LI LU
MC NL PT SE
Etats d'extension désignés:
AL LT LV MK RO SI

(30) Priorité: 04.08.1997 FR 9710113

(71) Demandeur: MGI COUTIER (S.A.)
F-01410 Champfromier (FR)

(72) Inventeur: Caoduro, Jean-Paul
68220 Hegenheim (FR)

(74) Mandataire: Nithardt, Roland et al
CABINET NITHARDT ET ASSOCIES
Boite Postale 1445
68071 Mulhouse Cédex (FR)

(54) Barillet d'aérateur pour un véhicule automobile

(57) La présente invention concerne un barillet d'aérateur dont la conception est simplifiée pour réduire le nombre de pièces et le prix de revient tout en assurant une qualité de manœuvre optimale des ailettes.

Ce barillet d'aérateur (1) est caractérisé en ce que la barrette de liaison (4) reliant les ailettes directionnelles (3) est disposée dans un plan sensiblement parallèle à celui défini par la molette de commande (5) et en ce

que la molette de commande (5) est couplée positivement et directement à ladite barrette de liaison (4) par au moins un doigt de commande (7) solidaire de la molette de commande (5) et par au moins une came (8) prévue sur la barrette de liaison (4), ce doigt de commande (7) étant sensiblement parallèle à l'axe de rotation C de la molette (5).

Application : Industrie automobile.

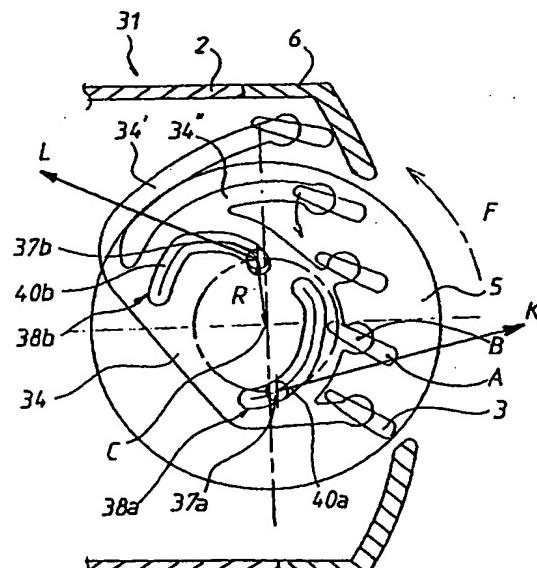


FIG.7

Description

[0001] La présente invention concerne un bariquet d'aérateur pour un véhicule automobile comportant un corps monté dans l'habitacle du véhicule à la sortie d'un conduit d'air, au moins un jeu d'ailettes directionnelles pour défléchir le flux d'air, parallèles, pivotantes et montées dans ledit corps autour d'axes de pivotement fixes A, reliées entre elles par une barrette de liaison en des points de liaison B distants des axes de pivotement A, et une molette de commande montée en rotation autour d'un axe fixe dans ledit corps.

[0002] D'une manière connue, les bariquets d'aérateur pourvus d'ailettes du type "rideau", c'est à dire d'ailettes alignées et pouvant obturer totalement la sortie d'air, comportent des moyens de commande des ailettes relativement complexes, nécessitant de nombreuses pièces. L'un des moyens prévoit que la molette de commande engrène un pignon satellite monté sur un axe fixe dans le corps. Ce pignon engrène à son tour et en sens inverse un pignon de commande. La rotation de ce pignon de commande entraîne le pivotement des ailettes au moyen d'une came prévue sur ledit pignon et un axe de commande prévu sur la barrette de liaison des ailettes.

[0003] Un autre moyen est décrit dans la publication EP-A-782 939 et prévoit que la molette est directement couplée à une des ailettes au moyen d'un axe de l'ailette entraînant la barrette de liaison pour commander les autres ailettes simultanément. La molette comporte une fente excentrée dans laquelle coulisse l'axe de l'ailette. Cette forme de transmission directe de la molette à une ailette de même que la transmission de l'effort de manœuvre aux autres ailettes ne sont pas optimales. L'angle de manœuvre de la molette est relativement faible, ce qui entraîne une mauvaise maîtrise des angles intermédiaires des ailettes. L'effort de manœuvre nécessaire pour vaincre l'effort de fermeture des ailettes doit être relativement important. L'effort de fermeture exercé par la molette sur l'ailette n'est pas perpendiculaire et donc les ailettes ne tiennent pas suffisamment en position fermée et peuvent être déréglées manuellement. Les axes de pivotement des ailettes sur la barrette de liaison étant alignés, il faut exercer un effort de manœuvre suffisant pour vaincre la souplesse de cette barrette de liaison qui a tendance à s'arc-bouter. Enfin, ce type de transmission est limité à des bariquets de forme sensiblement plane.

[0004] Le but de la présente invention est de simplifier la conception de ce type de bariquet d'aérateur pour réduire le nombre de pièces et le prix de revient tout en évitant les inconvénients mentionnés ci-dessus afin d'assurer une qualité de manœuvre optimale des ailettes.

[0005] Ce but est atteint par un bariquet d'aérateur tel que défini en préambule et caractérisé en ce que la barrette de liaison est disposée dans un plan sensiblement parallèle à celui défini par la molette de commande et

en ce que la molette de commande est couplée positivement à ladite barrette de liaison par au moins un doigt de commande solidaire de l'une des pièces constituées par la molette et la barrette, et par au moins une came prévue sur l'autre pièce, ce doigt de commande étant sensiblement parallèle à l'axe de rotation de la molette.

[0006] Dans une forme de réalisation préférée de l'invention, le doigt de commande est solidaire de la molette et distant de son axe de rotation d'un rayon R, et la came est solidaire de la barrette de liaison.

[0007] Le doigt de commande peut traverser ledit corps par l'intermédiaire d'une lumière en arc de cercle dont le centre est confondu avec l'axe de rotation de la molette.

[0008] De préférence, ladite lumière s'étend sur un secteur angulaire d'angle a délimitant la rotation de la molette de commande entre deux positions extrêmes.

[0009] Dans la forme de réalisation préférée de l'invention, la came s'étend sur une longueur au moins égale à celle parcourue par le doigt de commande entre les deux positions extrêmes de la molette de commande de manière à commander la rotation des ailettes entre leurs deux positions extrêmes qui correspondent à une position des ailettes totalement fermée et une position des ailettes totalement ouverte.

[0010] La came peut être une rampe de forme gauche ou une rainure de forme gauche dont la section est sensiblement égale au diamètre du doigt de commande.

[0011] Selon une autre variante de réalisation, la came peut comporter une zone de verrouillage agencée pour verrouiller les ailettes en position fermée.

[0012] Selon une autre forme de réalisation, le bariquet comporte deux cames coopérant respectivement avec deux doigts de commande, une des cames étant agencée pour ouvrir les ailettes et l'autre pour les fermer.

[0013] Selon encore une autre forme de réalisation, le doigt de commande est solidaire de la barrette de liaison et la came est solidaire de la molette de commande. Dans ce cas, la came peut être une rainure sensiblement en forme de V et comporter avantageusement à son point le plus bas un creux et le doigt de commande peut comporter une dent d'indexage agencée pour assurer le déplacement en continu et dans le bon sens des ailettes lors de la rotation de la molette de commande.

[0014] La distance entre l'axe de pivotement fixe A et le point de liaison B peut être différente pour chaque ailette de manière à créer un effet éventail.

[0015] La présente invention et ses avantages apparaîtront mieux dans la description suivante de plusieurs exemples de réalisation non limitatifs, en référence aux dessins annexés, dans lesquels :

- la figure 1 représente une vue en coupe du bariquet selon l'invention, les ailettes étant en position fermée,
- la figure 2 est une vue de côté en coupe du bariquet de la figure 1 selon la ligne II-II,

- la figure 3 est une vue similaire à celle de la figure 1, les ailettes étant en position ouverte,
- les figures 4A et 4B sont des vues similaires à la figure 1 d'une première variante de réalisation de l'invention, les ailettes étant respectivement en position ouverture et en position fermée,
- la figure 5 représente une deuxième variante de réalisation de l'invention,
- les figures 6A à 6F sont des vues de la deuxième variante de réalisation, les ailettes étant dans différentes positions,
- la figure 7 représente une troisième variante de réalisation de l'invention, et
- la figure 8 représente une quatrième variante de réalisation de l'invention.

[0016] En référence aux figures 1 à 3, le bariellot d'aérateur 1 selon l'invention comporte un corps 2 creux monté dans l'habitacle d'un véhicule à la sortie d'un conduit d'air du circuit de ventilation, un jeu d'ailettes directionnelles 3 pour défléchir le flux d'air reliées entre elles par une barrette de liaison 4, et une molette de commande 5 accessible de l'habitacle par l'utilisateur pour faire varier à guise la position desdites ailettes. Le corps 2 du bariellot est fermé en face frontale par un capot d'aspect 6 laissant apparaître la molette de commande 5 et les ailettes directionnelles 3.

[0017] De manière connue, les ailettes directionnelles 3 sont disposées parallèles entre elles et montées dans le corps 2 de manière pivotante autour d'axes de pivotement fixes A. Elles sont disposées pour former un "rideau" c'est-à-dire qu'elles sont alignées de manière à obturer totalement la sortie du flux d'air dans une de leurs positions extrêmes représentée dans la figure 1. L'autre position extrême correspond à leur position totalement ouverte représentée dans la figure 3. Ces deux positions extrêmes sont décalées d'un angle β_1 à β_5 différent selon la position de chaque ailette 3, qui sont par exemple au nombre de cinq, ce nombre pouvant varier de 1 à 10 par exemple. Ces angles sont également représentés dans la figure 3 où la position fermée est illustrée en traits interrompus.

[0018] Ces ailettes directionnelles 3 sont reliées entre elles par la barrette de liaison 4 en des points de liaison B distants des axes de pivotement A pour créer un couple de rotation. Cette barrette de liaison 4 est commandée par la molette de commande 5 qui est montée en rotation dans ledit corps 2 autour d'un axe fixe C et entre deux parois parallèles 2a, 2b dudit corps. La barrette de liaison 4 et la molette de commande 5 sont disposées de préférence dans deux plans sensiblement parallèles.

[0019] La molette de commande 5 est couplée positivement à la barrette de liaison 4 par un doigt de commande 7 solidaire de la molette 5 qui coulisse sur une came 8 solidaire de la barrette de liaison 4. Bien entendu, l'inverse peut également être prévu, c'est-à-dire le doigt de commande 7 peut être solidaire de la barrette de liaison 4 et la came 8 de la molette de commande 5.

[0020] Dans l'exemple de réalisation illustré, l'axe D du doigt de commande 7 est sensiblement parallèle à l'axe C de rotation de la molette de commande 5 et distant de cet axe d'un rayon R. Le doigt de commande 7 traverse ledit corps 2 par une rainure 9 présentant une forme en arc de cercle, de centre C, de rayon R et s'étendant sur un secteur angulaire a qui peut être compris entre 10° et 130°. Les extrémités de cette rainure 9 définissent les butées pour les deux positions extrêmes de la molette de commande 7 qui correspondent aux deux positions extrêmes des ailettes directionnelles 3, soit une position des ailettes totalement ouverte et une position des ailettes totalement fermée.

[0021] Dans l'exemple de réalisation illustré, la came 8 est constituée d'une rainure 10 de forme gauche prévue dans un prolongement de la barrette de liaison 4. Cette came 8 peut également être constituée d'une rampe de forme gauche dans une variante de réalisation. La rainure 10 a une section sensiblement égale au diamètre du doigt de commande 7 pour permettre son coulissemement avec un léger frottement. Cette rainure 10 s'étend sur une longueur au moins égale au trajet parcouru par le doigt de commande 7 entre les deux positions extrêmes de la molette de commande 5. Elle a une forme gauche courbe qui permet de faire correspondre les deux positions extrêmes de la molette de commande 5 à celles des ailettes directionnelles 3. Et entre ces deux positions extrêmes de la molette de commande 5, le doigt de commande 7 occupe dans la rainure 10 des positions intermédiaires qui correspondent aux positions ouvertes intermédiaires des ailettes directionnelles 3. Ces positions ouvertes intermédiaires sont stables étant donné que le doigt de commande 7 est retenu par frottement dans la rainure 10.

[0022] Toutes les pièces formant ledit bariellot d'aération 1 peuvent être réalisées dans une matière synthétique injectée, en utilisant ou non un procédé de surmoulage.

[0023] Le fonctionnement du bariellot d'aérateur 1 selon l'invention est très simple. Quand les ailettes directionnelles 3 sont en position fermée, elles empêchent la sortie du flux d'air et jouent le rôle d'un volet d'obturation. Néanmoins, dans certaines réalisations, le conduit d'air peut être équipé d'un volet intérieur d'obturation commandé par un levier ou une molette indépendant. L'ouverture des ailettes directionnelles 3 est obtenue en manoeuvrant la molette de commande 5 qui actionne directement la barrette de liaison 4 par l'intermédiaire du doigt de commande 7 et de la rainure 10. Grâce à cette liaison directe, la rotation des ailettes directionnelles 3 a l'avantage d'être proportionnelle à celle de la molette de commande 5 sur toute la course angulaire a. Ainsi on obtient une meilleure gestion des différentes positions des ailettes directionnelles 3 et des efforts de manoeuvre.

[0024] Les figures 4A et 4B représentent un bariellot d'aération 11 qui constitue une première variante de réalisation du bariellot d'aération 1 décrit précédemment.

Toutes les pièces identiques portent le même numéro de référence. Seule la came 18 est différente. La rainure 20 de forme gauche qui la constitue comporte une zone de verrouillage 20' des ailettes 3 en position fermée. Dans cette zone de verrouillage 20', la rainure 20 comporte un coude orientant la rainure 20 sensiblement en direction de l'axe C de rotation de la molette 5. En position fermée (fig. 4B), le doigt de commande 7 se trouve dans la zone de verrouillage 20' juste après le coude. Les ailettes directionnelles 3 sont fermées et verrouillées dans cette position. En effet, elles ne peuvent pas être déréglées ou déplacées sous l'effet d'une pression manuelle exercée par l'utilisateur directement sur les ailettes car le doigt de commande 7 est bloqué dans la zone de verrouillage 20' et ne peut pas remonter le coude prévu dans la rainure 20. Seule la manœuvre de la molette 5 permet de dégager le doigt de commande 7 de cette zone de verrouillage 20' et d'ouvrir les ailettes 3.

[0025] La figure 5 illustre un bariell d'aération 21 qui constitue une deuxième variante de réalisation du bariell d'aération 1 décrit précédemment. Toutes les pièces identiques portent le même numéro de référence. Dans cette variante, la came 28 est prévue dans la molette 25 et est constituée d'une rainure 30 en forme de V ouvert dans laquelle coulisse le doigt de commande 27 solidaire de la barrette de liaison 24. Au point le plus bas de la rainure 30 est prévu un creux 30' agencé pour recevoir une dent d'indexage 27' prévue sur le doigt de commande 27. Pour mieux comprendre le but recherché par cette variante de réalisation, les figures 6A à 6F illustrent ce même bariell d'aérateur 21 mais sans la dent d'indexage 27' ni le creux 30'. Dans le sens de la flèche O, la molette de commande 25 entraîne l'ouverture des ailettes directionnelles 3 et inversement dans le sens de la flèche F. La figure 6A illustre les ailettes 3 en position fermée, les figures 6B et 6C illustrent les ailettes 3 dans des positions intermédiaires et la figure 6D illustre les ailettes 3 en position d'ouverture totale des ailettes. Entre les positions illustrées par les figures 6B et 6C, on constate que la molette de commande 25 peut effectuer une rotation angulaire X sans que cela engendre un déplacement de la barrette de liaison 24 et une rotation des ailettes 3. L'angle Y de rotation des ailettes 3 reste identique. Il existe alors une course dite "morte" quel que soit le sens de rotation O ou F de la molette de commande 25. D'autre part, dans la figure 6E, qui correspond à la figure 6B, il est possible de déplacer manuellement la barrette de liaison 24 du point G au point H (figure 6F) sans pour cela entraîner une rotation de la molette de commande 25. Lors de cette manœuvre, on inverse le sens normal de rotation des ailettes 3. La flèche I représente le sens de rotation normale pour aller du point G au point H et la flèche J représente le sens de rotation fausse des ailettes 3 pour aller du point G au point H. De ce fait, le fonctionnement normal de la cinématique n'est plus respecté. La barrette de liaison 24 translatée au point H (figure 6F) par rap-

port à la molette de commande 25 engendre le non fonctionnement de la cinématique de commande. La molette de commande 25 ne peut plus inverser la barrette de liaison 24 et, sous l'effet de cette résistance, elle casse systématiquement.

Pour éviter ces inconvénients, le doigt de commande 27 a été complété par un doigt d'indexage 27' et la rainure 30 de la came 28 par un creux 30', en référence aux figures 5 et 6G. Cette dent d'indexage 27' a pour effet d'assurer l'entraînement continual de la barrette de liaison 24 sous l'action de la rotation de la molette de commande 25. Ainsi, la course "morte" est supprimée et les ailettes 3 ne peuvent pas effectuer la rotation suivant la flèche J pour que la barrette de liaison 24 se translate du point G au point H car la dent d'indexage 27' entre en interférence avec la came 28 de la molette de commande 25.

La figure 7 illustre un bariell d'aération 31 qui constitue une troisième variante de réalisation du bariell d'aération 1 décrit précédemment. Toutes les pièces identiques portent le même numéro de référence. Dans cette variante, la barrette de liaison 34 comporte deux cames 38a et 38b situées de part et d'autre de l'axe C de rotation de la molette de commande 5. Chaque came 38a, 38b coopère avec un doigt de commande respectivement 37a et 37b prévu sur la molette 5. Les doigts 37a, 37b sont diamétralement opposés par rapport à l'axe C de rotation de la molette de commande 5 et distants de cette axe du rayon R. Le doigt de commande 37a agit sur la came 38a dans la direction de la flèche K pour l'ouverture des ailettes 3, dans le sens inverse de la flèche F, et le doigt de commande 37b agit sur la came 38b dans la direction de la flèche L pour la fermeture desdites ailettes 3, dans le sens de la flèche F. Les deux cames 38a, 38b ont par conséquent des formes gauches différentes pour optimiser le déplacement des ailettes 3. La barrette de liaison 34 présente, dans cette variante de réalisation, une surface plus importante que dans les réalisations décrites plus haut et les bras de liaison 34', 34'' aux ailettes 3 supérieures sont très allongés et ont une grande souplesse. Cette variante de réalisation est généralement utilisée pour des courses importantes entre l'ouverture et la fermeture des ailettes dans le but de maîtriser le sens de rotation des ailettes. Dans une réalisation à une seule came, la barrette de liaison du fait de sa longueur a tendance à s'arc-bouter, permettant la rotation des ailettes en sens inverse. Avec la double came, cet inconvénient est supprimé.

[0026] La figure 8 illustre un bariell d'aération 41 qui constitue une quatrième variante de réalisation du bariell d'aération 1 décrit précédemment. Dans cette variante, seules les ailettes 3 sont représentées dans le corps 2 du bariell. La distance entre les points de pivotement A et B est différente pour chaque ailette 3. Ainsi on a r1 différent de r2 différent de r3 différent de r4 différent de r5. Les rayons n'étant pas identiques, pour un déplacement de la barrette de liaison (non représentée), on obtient un déplacement angulaire différent pour cha-

que ailette 3 et donc un angle d'ouverture entre chaque ailette différent. Ainsi on a β_1 différent de β_2 différent de β_3 différent de β_4 . On obtient un effet éventail. Cette variante de réalisation peut être appliquée à chaque modèle de réalisation décrit précédemment et, notamment, à celui illustré par la figure 7 compte tenu de la souplesse de la barrette de liaison.

[0027] La présente invention n'est pas limitée aux exemples de réalisation décrits mais s'étend à toute modification et variante évidente pour un homme du métier. Notamment la forme des barrettes de liaison et celle des cames ne sont pas limitées. Les angles de manœuvre et de déplacement des différentes pièces peuvent également variés en fonction des besoins. De même, la liaison directe entre la molette de commande et la barrette de liaison peut être appliquée à différents types et formes de barijet d'aérateur.

Revendications

1. Barijet d'aérateur (1, 21, 31, 41) pour un véhicule automobile comportant un corps (2) monté dans l'habitacle du véhicule à la sortie d'un conduit d'air, au moins un jeu d'aillettes directionnelles (3) pour défléchir le flux d'air, parallèles, pivotantes et montées dans ledit corps autour d'axes de pivotement fixes A, reliées entre elles par une barrette de liaison (4, 24, 34) en des points de liaison B distants des axes de pivotement A, et une molette de commande (5, 25) montée en rotation autour d'un axe fixe C dans ledit corps, caractérisé en ce que la barrette de liaison (4, 24, 34) est disposée dans un plan sensiblement parallèle à celui défini par la molette de commande (5, 25) et en ce que la molette de commande (5, 25) est couplée positivement et directement à ladite barrette de liaison (4, 24, 34) par au moins un doigt de commande (7, 27, 37a, 37b) solidaire de l'une des pièces constituées par la molette et la barrette, et par au moins une came (8, 18, 28, 38a, 38b) prévue sur l'autre pièce, cet axe de commande étant sensiblement parallèle à l'axe de rotation C de la molette.
2. Barijet selon la revendication 1, caractérisé en ce que le doigt de commande (7, 37a, 37b) est solidaire de la molette de commande (5) et distant de son axe de rotation C d'un rayon R, et la came (8, 18, 38a, 38b) est solidaire de la barrette de liaison (4, 34).
3. Barijet selon la revendication 2, caractérisé en ce que le doigt de commande (7, 37a, 37b) traverse ledit corps (2) par l'intermédiaire d'une lumière (9) en arc de cercle dont le centre est confondu avec l'axe de rotation C de la molette (5).
4. Barijet selon la revendication 3, caractérisé en ce que ladite lumière (9) s'étend sur un secteur angulaire d'angle a délimitant la rotation de la molette de commande (5) entre deux positions extrêmes.
5. Barijet selon l'une quelconque des revendications précédentes, caractérisé en ce que la came (8, 38a, 38b) s'étend sur une longueur au moins égale à celle parcourue par le doigt de commande (7, 37a, 37b) entre les deux positions extrêmes de la molette de commande (5) de manière à commander la rotation des ailettes directionnelles (3) entre leurs deux positions extrêmes qui correspondent à une position des ailettes totalement fermée et une position des ailettes totalement ouverte.
6. Barijet selon l'une quelconque des revendications précédentes, caractérisé en ce que la came (8, 38a, 38b) est une rampe de forme gauche.
7. Barijet selon l'une quelconque des revendications 1 à 5, caractérisé en ce que la came (8, 38a, 38b) est une rainure (10, 20, 40a, 40b) de forme gauche dont la section est sensiblement égale au diamètre du doigt de commande (7, 37a, 37b).
8. Barijet selon l'une quelconque des revendications précédentes, caractérisé en ce que la came (18) comporte une zone de verrouillage (20') agencée pour verrouiller les ailettes (3) en position fermée.
9. Barijet selon l'une quelconque des revendications 1 à 7, caractérisé en ce qu'il comporte deux cames (38a, 38b) coopérant respectivement avec deux doigts de commande (37a, 37b), une des cames étant agencée pour ouvrir les ailettes (3) et l'autre pour les fermer.
10. Barijet selon la revendication 1, caractérisé en ce que le doigt de commande (27) est solidaire de la barrette de liaison (24) et la came (28) est solidaire de la molette de commande (25).
11. Barijet selon la revendication 10, caractérisé en ce que la came (28) est une rainure (30) sensiblement en forme de V et comporte à son point le plus bas un creux (30') et en ce que le doigt de commande (27) comporte une dent d'indexage (27') agencée pour assurer le déplacement en continu et dans le bon sens des ailettes (3) lors de la rotation de la molette de commande (25).
12. Barijet selon l'une quelconque des revendications précédentes, caractérisé en ce que la distance entre l'axe de pivotement fixe A et le point de liaison B est différente pour chaque ailette (3) de manière à créer un effet éventail.

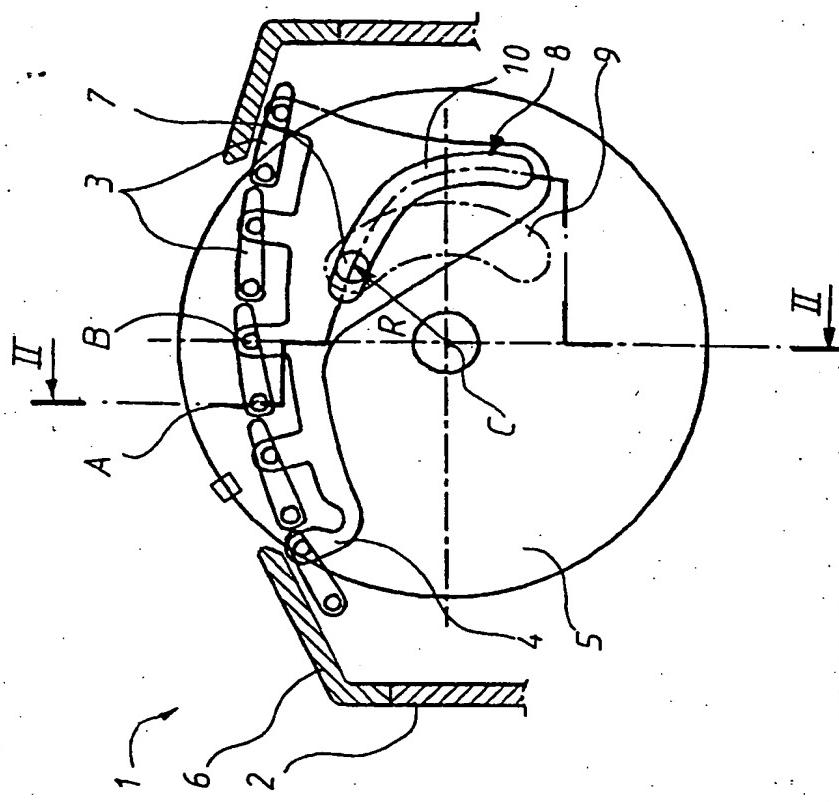


FIG.1

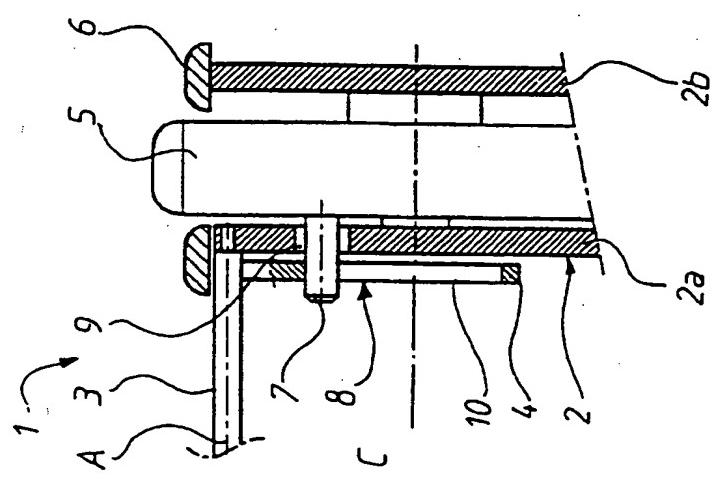
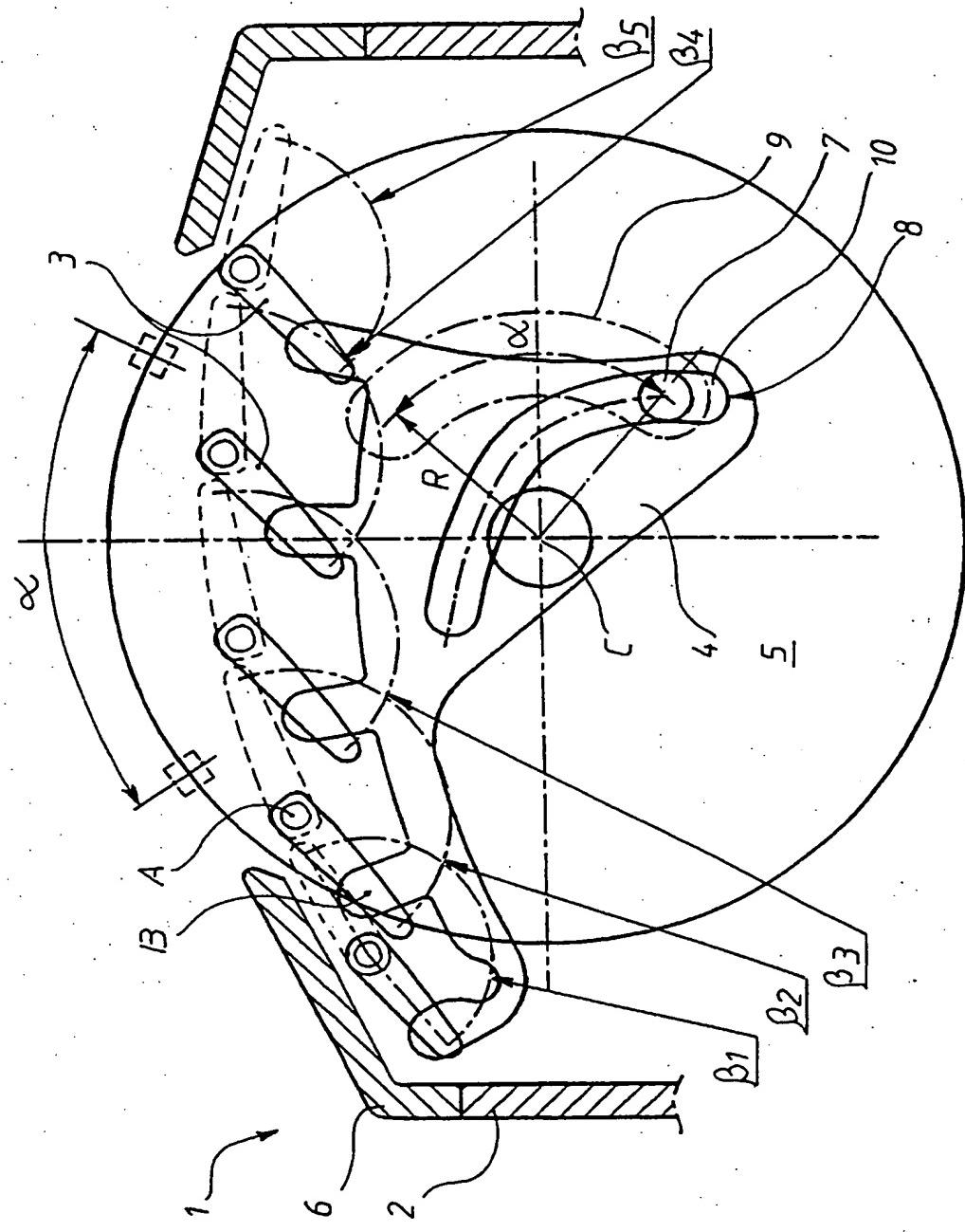


FIG.2

FIG.3



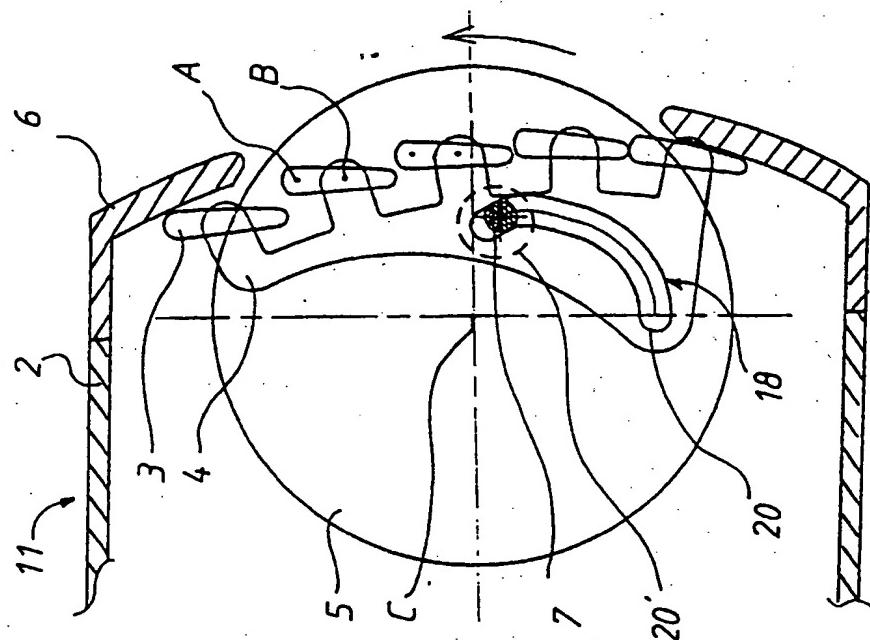


FIG. 4B

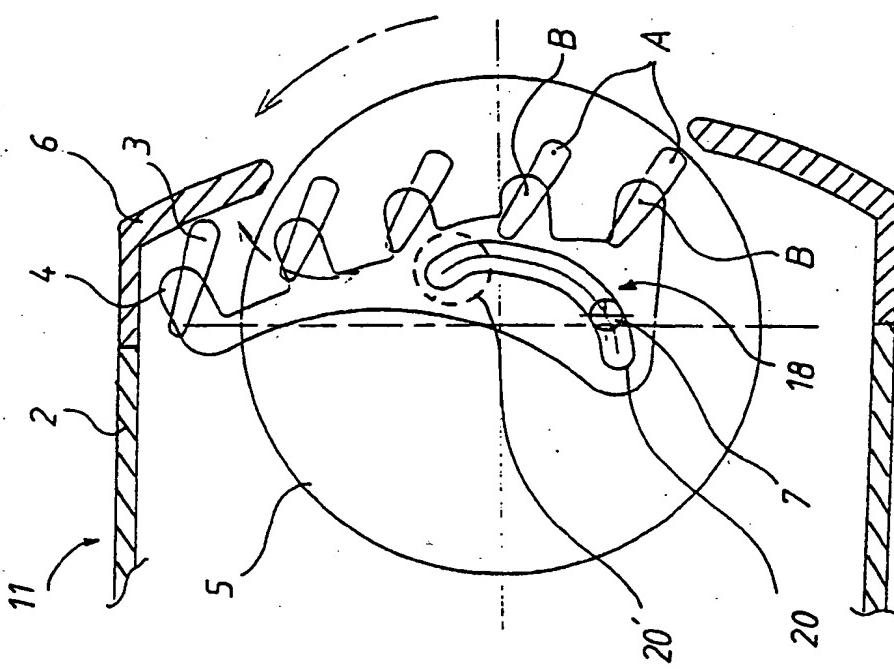


FIG. 4A

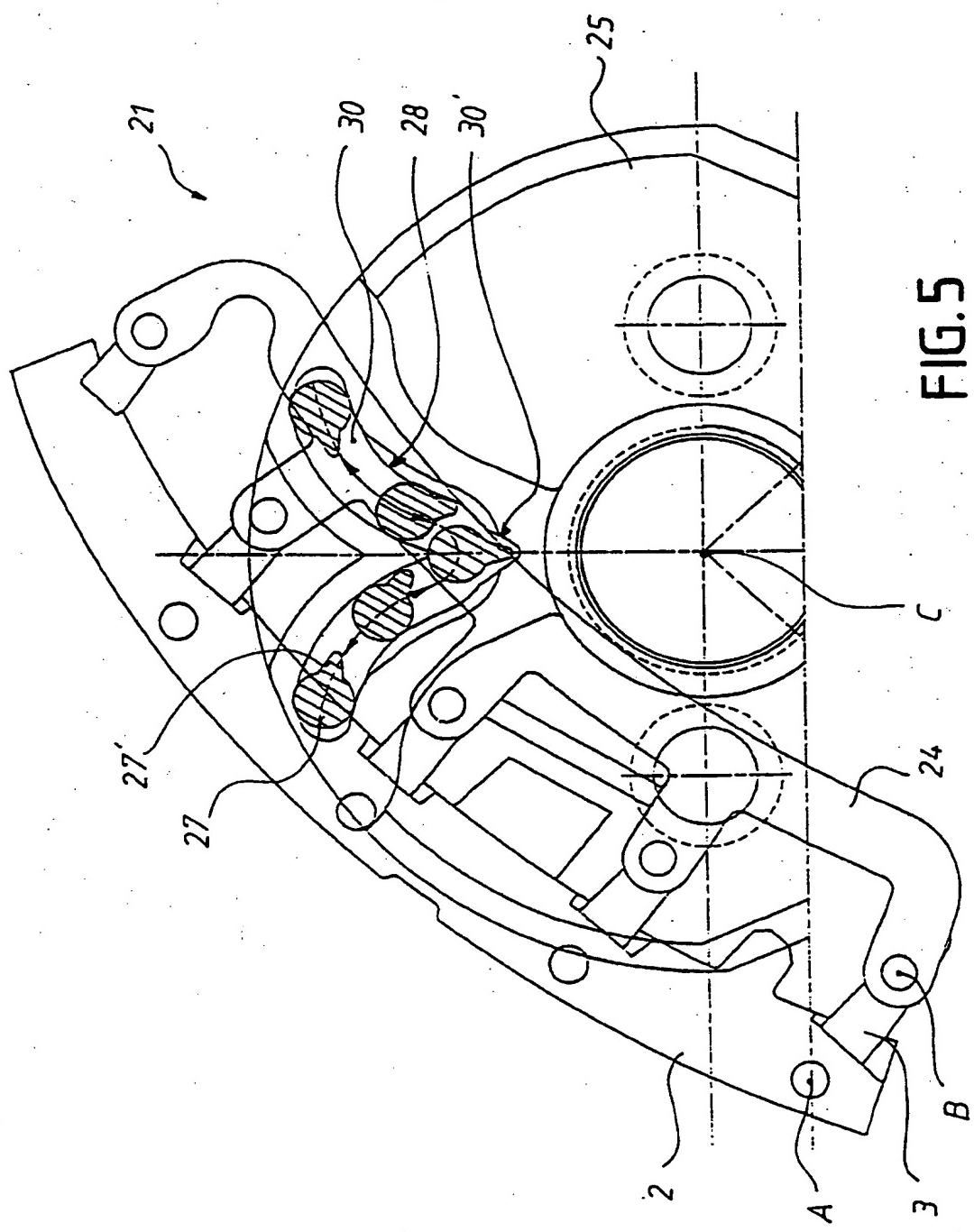


FIG. 5

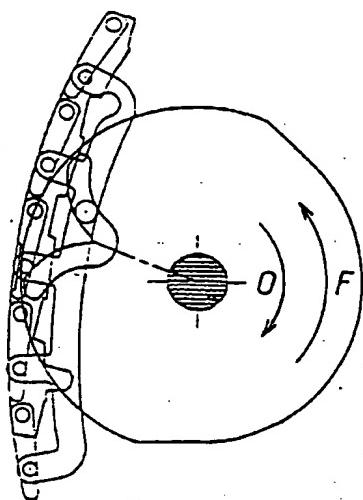


FIG.6A

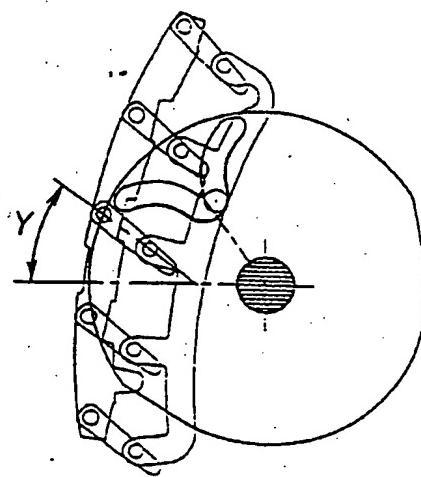


FIG.6B

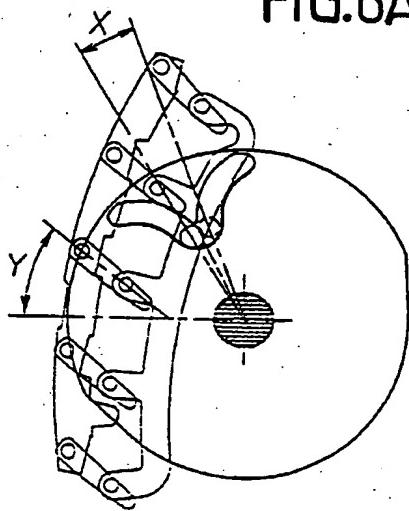


FIG.6C

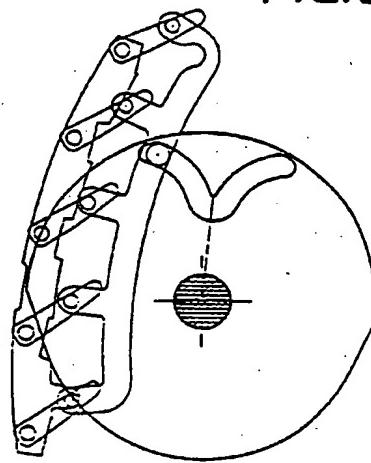


FIG.6D

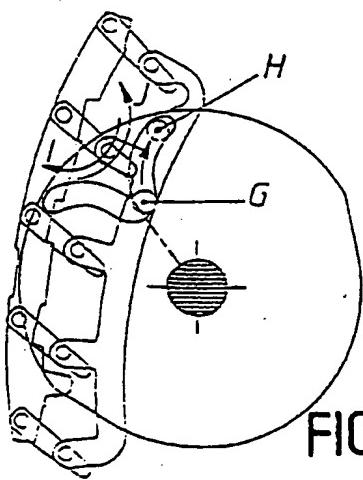


FIG.6E

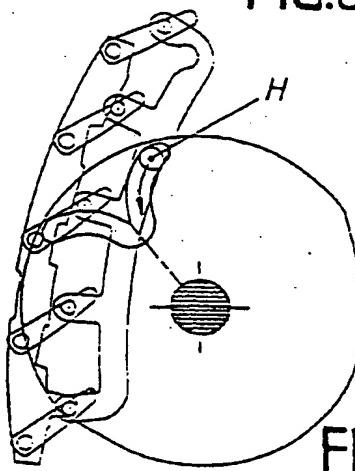


FIG.6F

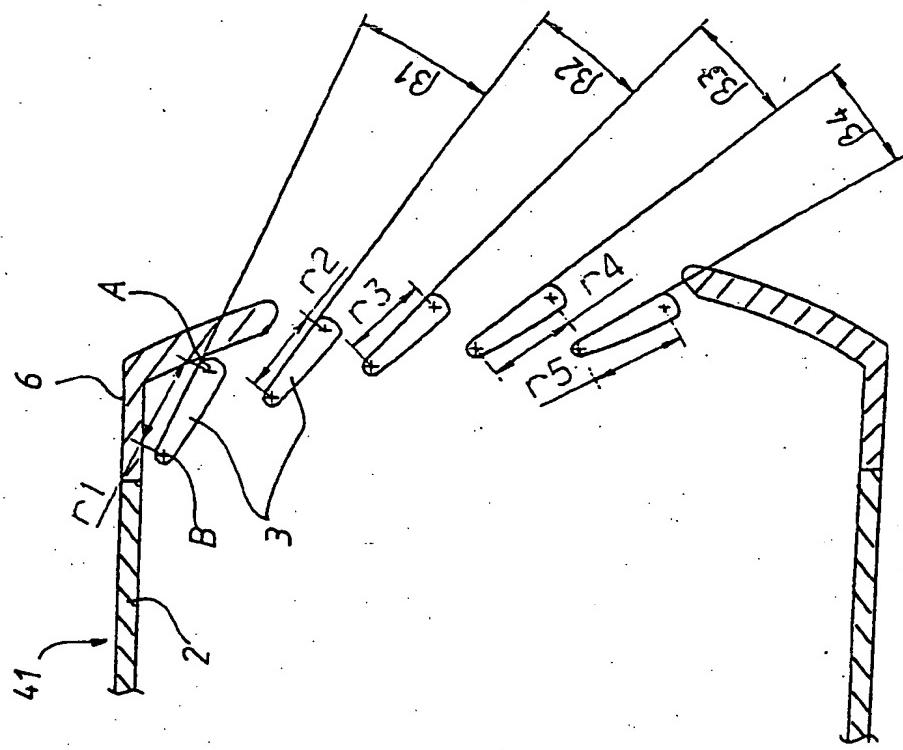


FIG. 8

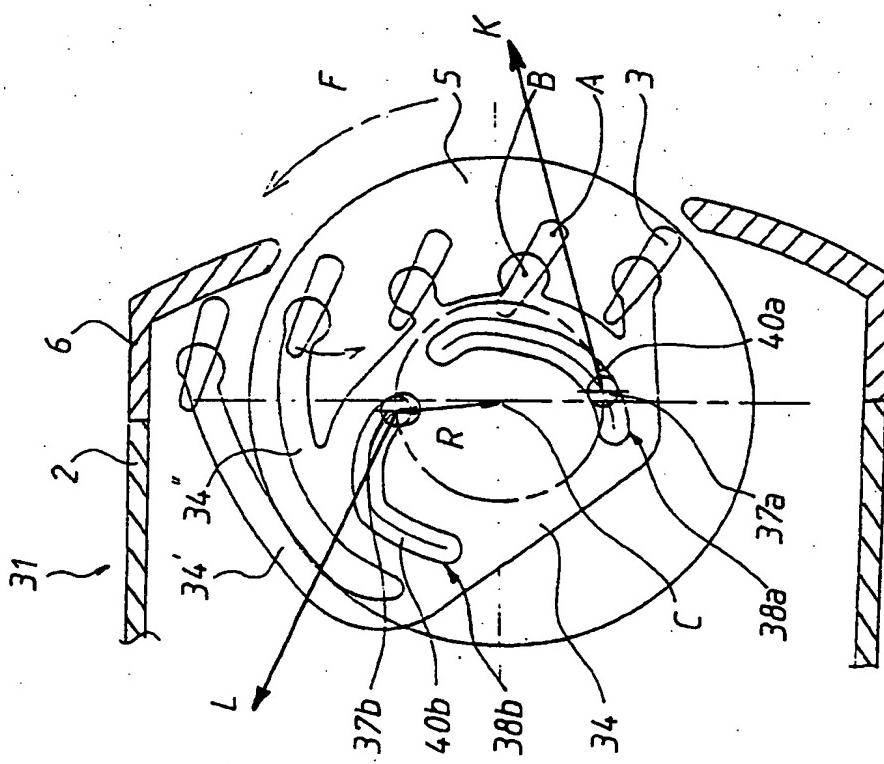


FIG. 7



Office européen
des brevets

RAPPORT DE RECHERCHE EUROPEENNE

Numéro de la demande
EP 98 44 0171

DOCUMENTS CONSIDERES COMME PERTINENTS									
Catégorie	Citation du document avec indication, en cas de besoin, des parties pertinentes	Revendication concernée	CLASSEMENT DE LA DEMANDE (Int.Cl.6)						
E	FR 2 760 694 A (BOURBON AUTOMOBILE SA) 18 septembre 1998 * le document en entier *	1,11	B60H1/34						
Y,D	EP 0 782 939 A (SCHULTZ GMBH AURORA) 9 juillet 1997 * colonne 4, ligne 44 - colonne 5, ligne 41; figures *	1							
Y	US 5 072 657 A (SAKAI TOSHI FUMI) 17 décembre 1991 * colonne 3, ligne 57 - colonne 4, ligne 2; figure 3 *	1							
A	WO 94 00310 A (SCHNEIDER FRANZ GMBH) 6 janvier 1994								
DOMAINES TECHNIQUES RECHERCHES (Int.Cl.6)									
B60H									
<p>Le présent rapport a été établi pour toutes les revendications</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 33%;">Lieu de la recherche</td> <td style="width: 33%;">Date d'échévement de la recherche</td> <td style="width: 33%;">Examinateur</td> </tr> <tr> <td>LA HAYE</td> <td>12 novembre 1998</td> <td>Marangoni, G</td> </tr> </table>				Lieu de la recherche	Date d'échévement de la recherche	Examinateur	LA HAYE	12 novembre 1998	Marangoni, G
Lieu de la recherche	Date d'échévement de la recherche	Examinateur							
LA HAYE	12 novembre 1998	Marangoni, G							
CATEGORIE DES DOCUMENTS CITES X : particulièrement pertinent à lui seul Y : particulièrement pertinent en combinaison avec un autre document de la même catégorie A : amère-plan technologique O : divulgation non-écrite P : document intercalaire		T : théorie ou principe à la base de l'invention E : document de brevet antérieur, mais publié à la date de dépôt ou après cette date D : cité dans le demande L : cité pour d'autres raisons & : membre de la même famille, document correspondant							